

Sicherer und zügiger durch den Baregg



Inhalt Ausgabe Juni 2003

Das Pendlerinterview	3	Neue Verkehrssituationen am Baregg	
Lauert nach dem Tunnel ein neuer Engpass?	4	Schematische Darstellung	4/5
Sommer 2003:		Von Schnecken, VIPs und Lokomotiven	6/7
Neue Verkehrssituationen am Baregg	4	Ein Tunnel für die Hasen – eine Brücke für die Rehe	8

Ein beispielhaftes Bauwerk



Liebe Leserin,
lieber Leser

Über 400'000 bestens gelaunte Gäste aus dem Aargau, aus den anderen Schweizer Kantonen und dem süddeutschen Raum haben am Baregg³Fest vom 16. - 18. Mai 2003 während drei Tagen das 200-Jahr-Jubiläum unseres Kantons zelebriert und die Fertigstellung der dritten Röhre am Baregg gefeiert. Am 17. Juni 2003 - und damit neun Monate früher als geplant - konnte nun die dritte Tunnelröhre dem Verkehr übergeben werden: ein verkehrspolitischer Meilenstein im schweizerischen Nationalstrassenbau. Die neuen Bauten am Baregg bewirken durch die Überdeckung der A1 aber auch eine starke lokale Aufwertung des autobahnnahen Siedlungsgebiets Neuenhof.

Dies ist beispielhaft für den modernen Strassenbau, denn Verkehrsbauten müssen heute so erstellt werden, dass sie nicht nur die Kriterien des Verkehrs erfüllen, sondern auch die Siedlungen aufwerten und inhärent die Sicherheit auf den Strassen verbessern.

Die dritte Baregg-Röhre ist nun fertig, die Sanierung der alten Tunnels steht noch an. Ein grosser und aufrichtiger Dank gebührt allen, die sich bei der Planung und Realisation der neuen Baregg-Bauwerke engagiert haben.

Peter C. Beyeler
Landammann

Das Pendlerinterview

Baregg tunnel Richtung Zürich: Täglich 50'000 Fahrzeuge, in jedem Fahrzeug sitzt eine Person mit individuellem Lebenswandel, eigenen Werthaltungen und Zielen. Ein weiterer Bareggpendler sagt Ihnen, wie er am Baregg unterwegs ist.

Ueli Blösch,
Leiter Kundendienst
Sony Schweiz,
44-jährig, wohnt
seit Dezember 2001
als Single in seiner
Eigentumswohnung
in Liestal. Er besitzt ein eigenes
Auto und ein Velo für die Freizeit.



Interview Frank Rüede

Herr Blösch, Sie haben sich per Mail über baregg.ch zu den Baregg-Webcams geäussert. Wie sind Sie auf baregg.ch aufmerksam geworden?

Ich arbeite in Schlieren. Bevor ich meinen Wohnort nach Liestal verlegte, wohnte ich in Birsfelden und pendelte täglich mit dem Auto nach Schlieren. Im Internet tippte ich damals einfach mal baregg.ch ein.

Wie wirkt baregg.ch auf Sie?

Sehr gut, informativ. Proaktive Information ist sehr positiv. Ich habe mich über die Bauphasen und vor allem über die Webcams informiert.

Wie oft nutzen Sie baregg.ch?

Heute fahre ich geschäftlich einmal pro Woche durch den Baregg. Normalerweise schaue ich vor der Abfahrt rasch auf die Webcams und lege dann je nach Fahrzeugdichte den Abfahrtszeitpunkt fest.

Welche Kapitel auf baregg.ch besuchen Sie regelmässig?

Die Webcam-Seite und «Baustelle Baregg». Es wäre gut, wenn auf der Website die Verlustzeit angegeben würde.

Kennen Sie www.einsteigen.ch?

(Internetseite öffentlicher Verkehr im Kanton Aargau)

Nein.

Haben Sie noch andere Verkehrsinformationskanäle?

Ja, DRS 3.

Mit welchen Verkehrsmitteln fahren Sie durch den Baregg-Korridor?

Seit ich in Liestal wohne, in etwa acht von zehn Fällen mit dem Zug. Von Birsfelden aus war das Verhältnis etwa gleich aber zu Gunsten des Autos.

Wie gehen Sie mit dem Bareggstau um? Wie empfinden Sie die Stauzeiten?

Als ich noch in Birsfelden wohnte, bin ich den Stauzeiten zeitlich ausgewichen: Ziel war, nicht nach 6.10 Uhr durch den Bareggtunnel zu fahren. Abends bin ich dann bereits um 17 Uhr wieder nach Hause losgefahren. Die Verlustzeit war

dann noch erträglich. Seit ich in Liestal wohne, pendle ich mit dem Zug. Ich habe ein 1. Klasse-GA.

Wo ist Ihre Schmerzgrenze bezüglich Verlustzeit im Baregg-Stau?

Die heutigen Verlustzeiten am Baregg sind mir für die tägliche Reise zu hoch. Ich habe deshalb vor zwei Jahren meinen Wohnort gewechselt. Ziel war, in der Region Basel zu bleiben und eine Pendelvariante per Bahn zu finden, die für mich zeitlich noch akzeptabel ist.

Wie sieht es denn mit dem «Stau» in der Bahn aus?

Finden Sie einen Sitzplatz?

Ja, bisher habe ich in der 1. Klasse immer einen Sitzplatz gefunden.

Am Morgen ist es weniger ein Problem, weil ich auf der stark frequentierten Strecke Aarau-Zürich bereits im Zug sitze. Abends ist es etwas schwieriger. Ich habe aber nicht nur deshalb ein 1. Klasse-Ticket. Immer mehr stören mich auch zu den Randzeiten die Verschmutzungen, Vandalenakte und Belästigungen in der 2. Klasse vor allem in den unbegleiteten Regionalzügen.

Wie sieht Ihre Verkehrsmittelwahl aus, wenn die dritte Röhre am Baregg für den Autoverkehr freigegeben wird?

Ich werde weiterhin meistens mit dem Zug pendeln. Ich geniesse die morgendliche ruhige, stressfreie Fahrt zur Arbeit.

Haben Sie schon einmal jemanden mitgenommen, also eine Fahrgemeinschaft gebildet?

Ja, als ich noch im Raum Basel arbeitete, habe ich regelmässig jemanden mitgenommen. Die Zuverlässigkeit des Mitfahrenden und die gleichen Arbeitszeiten sind aber für mich zwingende Voraussetzung, dass in diese Richtung etwas läuft.

Kennen Sie das CarSharing Mobility?

Ja. Wir haben zudem bei Sony Schlieren zwei Geschäfts-Smarts. Die stehen für Promotions-Arbeit und Geschäftsfahrten zur Verfügung. Ich kann also auch mit dem

Zug zur Arbeit fahren, wenn ich tagsüber geschäftlich mit dem Auto rasch jemanden besuchen muss.

Wie reisen Sie an Kulturveranstaltungen zum Beispiel nach Basel, Bern, Luzern?

Ich bin in der Freizeit sehr spontan. Kurzfristig besuche ich Veranstaltungen, auch wenn sie weiter weg stattfinden. Die Fahrt findet deshalb ausschliesslich mit dem Auto statt.

Wie reisen Sie in die Ferien?

Innerhalb der Schweiz, in Europa, weltweit?

Meistens mit dem Auto. Vielleicht in europäische Städte mit der Bahn. Sonst mit dem Flugzeug.

Wenn Sie Verkehrskönig wären, was würden Sie ändern?

Das Verkehrsproblem ist sehr komplex. Wahrscheinlich müsste man mehr auf eine ganzheitliche Verkehrspolitik hin arbeiten. Die Verkehrsmittel müssten wesensgerechter eingesetzt werden. Güterverkehr gehört auf die Bahn, wenn entsprechende Bahnlinien da sind.

Was halten Sie von Road Pricing?
(ist eine Strassenbenutzungsgebühr an Orten mit viel Verkehr)

Warum eigentlich nicht. Dies wird in den USA auch angewendet. Gewisse Strassenabschnitte gehören dort privaten Firmen. Sie finanzieren mit Strassenzoll Unterhalt und Betrieb der Anlage. In der Schweiz könnte man ja damit die Bahnbillete verbilligen.

Herr Blösch, ich danke Ihnen für das interessante Gespräch. ■

BAUDEPARTEMENT

Ihr Dienstleister

Empfehlenswerte Links:

<http://www.baregg.ch>

<http://www.einsteigen.ch>

<http://www.ag.ch/verkehr>

Lauert nach dem Tunnel ein neuer Engpass?

Nach dem Ausbau des Baregg ist der Gubrist der nächste Staupunkt. Analysen zur Verkehrsentwicklung in der Region.

Frank Rüede, dipl. Bau-Ing. ETH, Abteilung Verkehr

Ende gut, alles gut? Freie Fahrt? Die Realität ist etwas komplizierter. Sobald der Bareggtunnel fertig ausgebaut ist, wird sich die Verkehrssituation auf der A1 zwischen Reuss und Limmat in Richtung Bern ab Mitte August 2003 verbessern, Richtung Zürich ab Sommer 2004. Weil dieser Engpass behoben ist, nehmen die Verkehrsmengen in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend wieder zu. Der Wegfall der Dosierung des Verkehrs im Aargau akzentuiert die Stausituation vor dem Gubristtunnel.

Auch entlang der A1 wird die Eröffnung der dritten Röhre spürbar. Analysen zeigen, dass durch die höheren Kapazitäten am Baregg an den drei Autobahn-Anschlüssen Baden-West, Mägenwil und Lenzburg in den Spitzenzeiten Verkehrsprobleme auftreten können. Das Baudepartement plant daher folgende Massnahmen: Am An-

schluss Baden-West sind kleinere bauliche Eingriffe und Anpassungen an den Lichtsignalanlagen nötig. Bei der südlichen Ausfahrt des Anschlusses Mägenwil wird das Rückstaurisiko mit dem Bau eines Kreisels entschärft. Beim Anschluss Lenzburg kann die Situation mit der Doppelführung des Linksabbiegers Richtung Henschiken verbessert werden.

Die neue Röhre wird aber auch zu Belastungsveränderungen im engeren Einzugsbereich des Bareggs führen. Punktuelle Entlastungen werden für die Optimierung des Verkehrsablaufes genutzt. Wo der Verkehrsdruck steigt, sind Zusatzmassnahmen zu ergreifen. Der Planungsverband Baden Regio legt gerade zur Zeit das neue Leitbild Verkehr 2005 vor. Es zeigt, wie der Verkehr in der Region zukünftig bewältigt werden soll.

«Eine vollkommene Strasse muss glatt, eben, hart und gerade sein», so der Technikhistoriker Lardner

im Jahre 1851. Auch wenn die Technik im Strassen- und Tunnelbau in den vergangenen hundertfünfzig Jahren eine riesige Entwicklung durchgemacht hat, können weder der Ausbau der Strassennetze noch die Perfektionierung im Automobilbau allein unsere Verkehrsprobleme lösen. Das stete Wachstum stellt uns auch künftig vor grosse Herausforderungen. Zwar wird der Engpass Baregg nun bald Geschichte sein, doch andere Engpässe in den Agglomerationen sorgen dafür, dass der Stau auf den Strassen weiterhin zum Alltag gehört. Die Prognosen des Bundes zeigen für den Zeitraum 2000 bis 2020 auf den Nationalstrassen – je nach Szenario – ein Verkehrswachstum zwischen 24 und 40 %. Diese Schätzwerte zeigen, dass für die Bewältigung des prognostizierten Wachstums eine koordinierte Gesamtverkehrsplanung von Strasse und Schiene Voraussetzung ist und innovative Ideen im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie gefragt sind. ■

Sommer 2003: Neue Verkehrssituationen am Baregg

Richtung Bern kann der Verkehr auf drei Spuren durch den Bareggtunnel rollen. Richtung Zürich können für ein weiteres Jahr nur zwei Spuren benützt werden, da die anderen beiden erneuert werden.

Beat von Arx, dipl. Ing. HTL, Gesamtprojektleiter Baregg, ATB

Das grandiose Baregg3-Fest ist Geschichte. Tänzerinnen und Tänzer, Festbesucher und Geister haben den Autos Platz gemacht. Doch nichts ist wie zuvor. Die dritte Tunnelröhre ist fertig gestellt, ab Mitte Juni 2003 treffen die Autofahrenden eine neue Verkehrssituation an.

Die Staus in Richtung Bern sind bald zu Ende

Nun rollt der Verkehr dreispurig durch die neue Röhre Richtung

Bern. Damit gehört der Stau in dieser Fahrtrichtung ab Mitte August 2003 mit der Fertigstellung der Überdeckung Neuenhof der Vergangenheit an.

Anders ist die Situation Richtung Zürich

Da die beiden bestehenden Röhren aus sicherheitstechnischen Gründen erneuert werden müssen, rollt der Verkehr Richtung Zürich ab der Reussbrücke neu nur noch zweispurig. Die Arbeiten an der Südröhre dauern von Ende Juni 2003 bis Ende Dezember 2003. Danach, von Anfang Januar 2004

bis Mitte Juni 2004, erfolgt die Sanierung der Nordröhre, und der Verkehr rollt dann durch die bereits sanierte Südröhre. Somit muss noch ungefähr während eines weiteren Jahres mit Staus in Richtung Zürich gerechnet werden. ■



Neue Verkehrssituationen am Baregg

Schematische Darstellung der Verkehrssituation

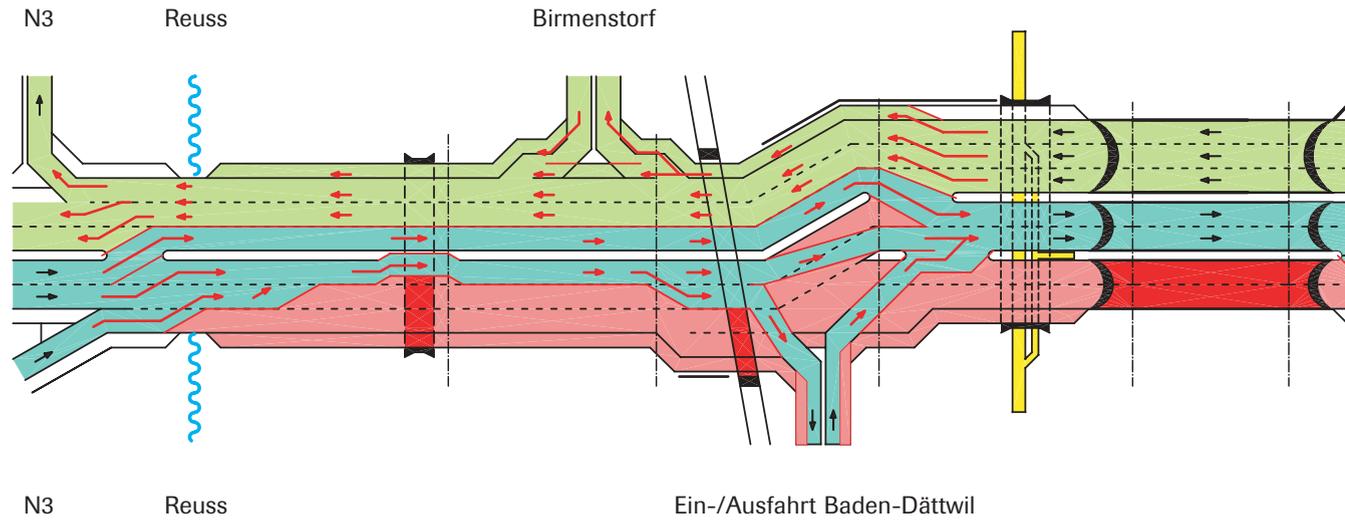
█ Fahrbahn Richtung Zürich
 █ Fahrbahn Richtung Bern

Höchstens 80 km/h

Die Maximalgeschwindigkeit am Baregg beträgt in den nächsten Monaten unverändert 80 km/h. Die sich von Zeit zu Zeit verändernden Verhältnisse am Baregg verlangen aber bei dieser Geschwindigkeit weiterhin höchste Aufmerksamkeit.



Ab Anfang Juli bis Anfang August 2003

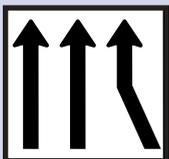
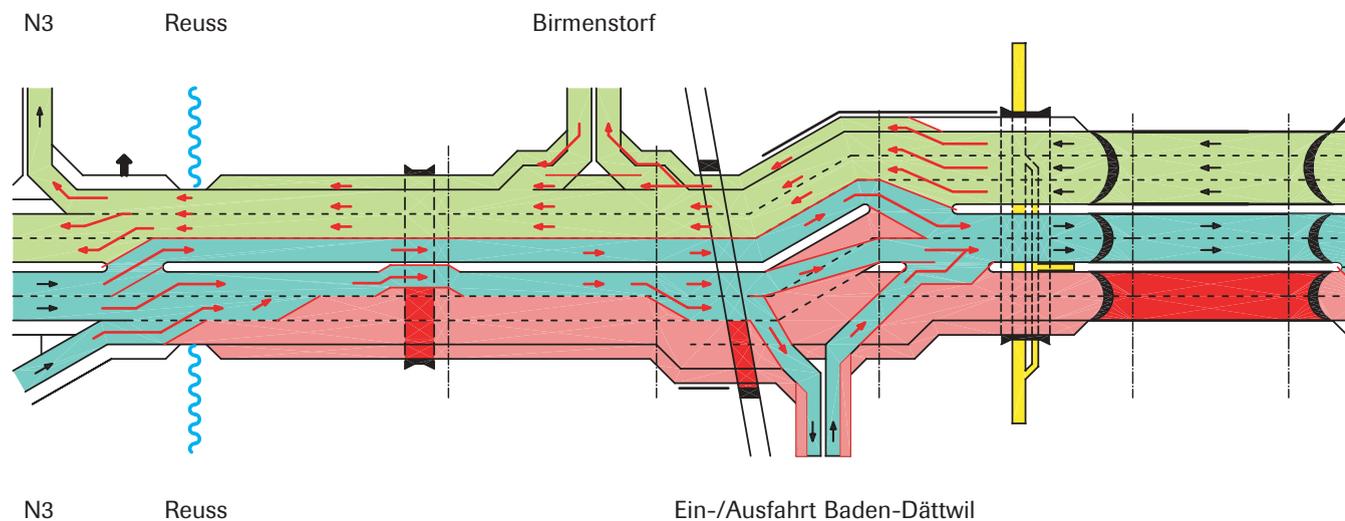


BERN

BAREGG WEST

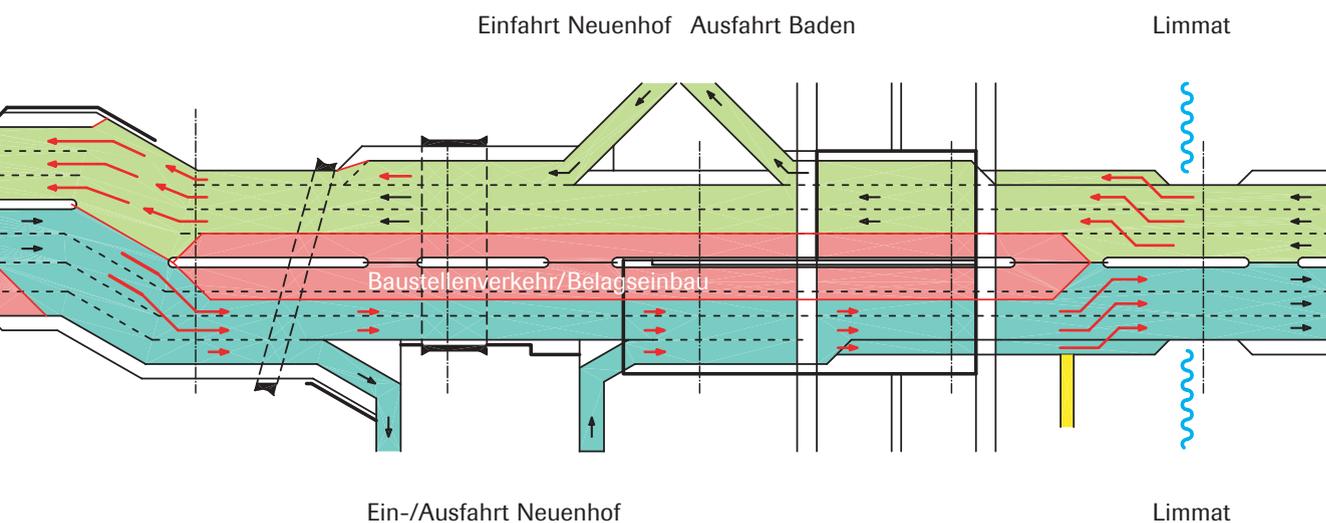
TUNNEL

Ab Mitte August bis Ende Oktober 2003



Baregg Verkehrsführung/Notfallzufahrten

Baustellenbereich
 Notzufahrten



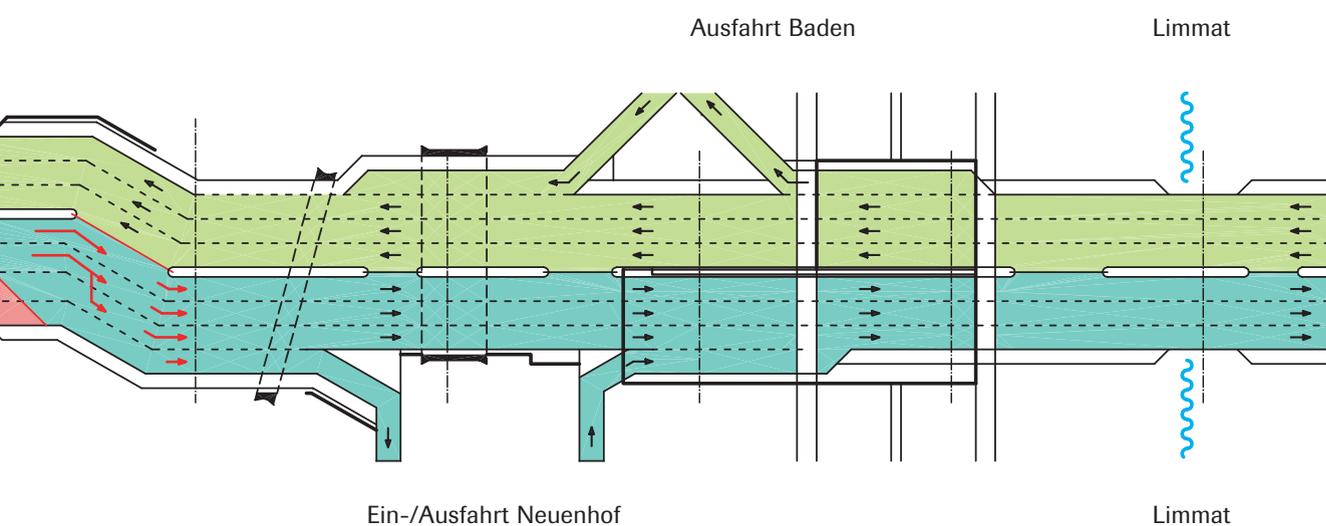
Änderungen Fahrbahn Richtung Zürich:
Verschieben Verkehr zum Randbereich, 2 Spuren



BAREGG OST

ZÜRICH

Änderungen Fahrbahn Richtung Bern:
Verkehrsumstellung 3 Spuren



Änderungen Fahrbahn Richtung Zürich:
Verkehrsumstellung 3 Spuren

Ab Mitte 2004: Freie Fahrt am Baregg

Endlich! Ab Jahresmitte 2004 heisst es dann freie Fahrt im Bareggtunnel und zwar auf drei Spuren Richtung Bern und auf vier Spuren Richtung Zürich. Die Autofahrenden brauchen also noch ein weiteres Jahr Geduld. Immerhin: Die Vielzahl der Neuerungen und Verbesserungen sind offensichtlich.

Von Schnecken, VIPs

Die ultimativen Bilder vom offiziellen Baregg³-Fest

Fotos Thierry Boesiger

- 01 Extra-Zug, Extra-Bahnhof
- 02 Regierungskollegen unter sich: Bildungsdirektor Rainer Huber und Baudirektor Peter C. Beyeler
- 03 Dazwischen liegt der Aargau: Regierungsrätinnen Dorothee Fierz, ZH (links) und Elisabeth Schneider, BL
- 04 Baudirektorin Elisabeth Schneider, BL, flankiert von den Kollegen Walter Straumann, SO und Max Pfister, LU
- 05 Bernhard Wütz (Mitte), Landrat, Waldshut, verlässlicher Partner des Kantons Aargau
- 06 Und die Gäste kommen...
- 07 Thomas Pfisterer: Konferieren statt Prozessieren
- 08 bis 12 Und jetzt hinein. Mit der Erlebnisbahn direkt zum Teufelskeller tief im Baregg
- 13 Wie werde ich ein VIP?
- 14 bis 16 «Flamencos en Route» diesmal im Tunnel
- 17 Siehe Tagesschau 19.30 Uhr
- 18 Stehparty in der Tunnelbar
- 19 Promis analog und digital
- 20 Ständerat und Ex-Baudirektor Thomas Pfisterer (2.v.l.) unter alten Freunden
- 21 Händedruck Luzern/Aargau: Regierungsrat Max Pfister, LU und Staatsschreiber Marc Pfirter, dazwischen Regierungsrätin Elisabeth Schneider, BL und Regierungsrat Ernst Hasler



und Lokomotiven



- 22 Beinstudien auf höchster Ebene
- 23 Kantonsingenieur Urs Schuler (rechts) im Banne des Flamenco
- 24 «Nehmen Sie auch Euro?»
- 25 Zufriedene Baufachleute: Baregg-Gesamtprojektleiter Beat von Arx (links) mit dem Zürcher Kantonsingenieur Georg Pleisch
- 26 Der Landammann mit dem hohen Gast aus Bern: Bundesrat Moritz Leuenberger und Baudirektor Peter C. Beyeler
- 27 Per aspera ad astra: Rudolf Dieterle, Direktor Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- 28 Die machen mich zur Schnecke was mache ich bloss damit?
- 29 Alles im Griff: BD-Generalsekretär Roland Schneider (ganz links) unter den Regierenden
- 30 Das ist meine Chance; ich sag ihm gleich, was er zu tun hat.
- 31 So kennt man ihn: Bundesrat Moritz Leuenberger
- 32 Es ist vollbracht: Josef Bürge, Stadtammann Baden
- 33 ...und noch ein Geschenk für den Herrn Bundesrat...
- 34 Juhui, zum Glück bekomme ich die kleine...
- 35 Im Festzelt Neuenhof: Gemeindeammann Walter Benz
- 36 Prosit auf den Gubrist!
- 37 und 41 «Bagger-Ballett»
- 38 Kantonsingenieure Urs Schuler und Georg Pleisch
- 39 Noch ist alles unberührt...
- 40 Komik alla «Pasta del amore»
- 42 That's the way we spell Baregg

Ein Tunnel für die Hasen – eine Brücke für die Rehe

Jedes Jahr fallen mehrere hundert Rehe, Dachse und Rothirsche dem Verkehr zum Opfer. Mit den Bauwerken für Wildtiere will man am Baregg deren Lebensräume vernetzen und die Tiere schützen.

Daten und Fakten

Wildüberführung (Kantonsstrasse K419)
Konventionelle Stahlbetonkonstruktion.
40 m lang, 16,9 m breit.

Wildunterführung (A1)
In drei Etappen gebaute Konstruktion aus Stahlbeton in Deckelbauweise.
30 m breit, 6 m hoch, 50 m lang.

Kantonsstrasse K419
Verlegung auf einer Länge von 500 m.
Integration des Radweges auf der Kurveninnenseite.

Weitere Massnahmen
Aufforstungen, Bepflanzungen, Wildschutzzaun, Sicht- und Blendschutz.

Kosten des ganzen Projekts
Voranschlag: 8 Mio. Franken.
Realisierung vermutlich günstiger.

Bauzeit
Anspruchsvolles Bauen unter Verkehr:
August 2002 bis Frühling 2005.

BAUDEPARTEMENT
Ihr Dienstleister

IMPRESSUM

BAREGGInfo ist eine Publikation des Baudepartements des Kantons Aargau, Abteilung Tiefbau, und erscheint periodisch bis zur Fertigstellung der Arbeiten.

HERAUSGEBER: Projektleitung Baregg
Abteilung Tiefbau, Buchenhof, 5001 Aarau,
Telefon 062 835 36 00

GESTALTUNG UND SCHLUSSREDAKTION:
Heiner Scheppler & | Atelier für Gestaltung
Postfach, 8022 Zürich, Telefon 01 252 85 40
DRUCK: Häfliger Druck AG, Landstrasse 54,
5430 Wettingen, Telefon 056 437 88 88

Walter Waldis, dipl. Ing. HTL, Projektleiter
Abt. Tiefbau/Brücken- und Tunnelbau

Das Wildschwein aus Süddeutschland kennt keine Landesgrenze, und der Rhein ist ein überwindbares Hindernis. Wildtiere scheitern an Strassen und Bahnlinien, welche ihre Lebensräume zerschneiden.



Bauwerke und Aufforstung

Zur Zeit wird am Baregg nicht nur an der dritten Tunnelröhre gebaut, sondern die Baufachleute arbeiten sozusagen in tierischem Auftrag. Sie erstellen an der Autobahn A1 eine Wildunterführung und eine Überdeckung oder Wildüberführung an der Kantonsstrasse K419, rund 200 m westlich des Autobahn-Anschlusses Baden West. Die beiden Bauwerke sind die zentralen Elemente des Vernetzungskorridors Grosszelg. Damit wird der im Richtplan des Kantons Aargau ausgeschiedene Wildtierkorridor verwirklicht, und es werden die beiden Lebensräume nördlich und südlich der A1 wieder miteinander verbunden.

Neben diesen Hauptbauten sind weitere bauliche und auch forstwirtschaftliche Massnahmen nötig. Die Strassenbauer verlegen die Kantonsstrasse

auf einer Länge von rund 500 m. So gelingt es, die ganze Anlage optimal ins Gelände einzufügen. Die Bauleute integrieren auf der Kurveninnenseite den Radweg in das Bauwerk. Ferner sind in den beiden Gebieten Weiermatt und Huggebühl Aufforstungen geplant. Wildschutzzaun, Sicht- und Blendschutz ergänzen die Anlage.

Bauprogramm

Die Arbeiten haben im August 2002 mit der Unterführung begonnen. Seit März 2003 laufen die Arbeiten an der Überführung. Im Jahr 2004 folgt die Verlegung der Kantonsstrasse und die Geländegestaltung. Die Schlussarbeiten (Terraingestaltung und Bepflanzung über den ganzen Wildtierkorridor) sind von Herbst 2004 bis Frühling 2005 vorgesehen.

Tierverhalten und Erfolgskontrolle

Anschliessend an die Fertigstellung folgt die Erfolgskontrolle. Sie soll bis ins Jahr 2010 dauern. Benützen die Tiere die millionenteuren Bauwerke? Wie lässt sich der Erfolg überhaupt messen? Naheliegender ist es, Spuren zu sichern und auszuwerten, entweder im Schnee oder in speziell angelegten Sandstreifen. Teurer dagegen ist die Beobachtung mit der Infrarot-Video-Kamera. Die Auswertungen sind wichtig, damit Anpassungen und Verbesserungen vorgenommen werden können. Auch wenn für grössere Säugetiere Lage und Breite der Baute zählen und weniger die Detailgestaltung ausschlaggebend ist, so kann es trotzdem dereinst angezeigt sein, auch die Anlage am Baregg zu optimieren, damit sie möglichst effizient der Vernetzung der Lebensräume dienen kann. ■

Im Bau: Wildüberführung und Verlegung der Kantonsstrasse K419 bei Birnenstorf. (Foto Walter Waldis)

